

УДК 332.12 : 339.137.2 : 519.237.8

В.О.БЕЗУГЛА

Кременчуцький державний політехнічний університет

КЛАСТЕРИЗАЦІЯ ЕКОНОМІКИ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РЕГІОНУ

Досліджуються особливості формування кластерів, визначено їх вплив на ефективність використання виробничого, торгівельного, людського, інноваційного, інвестиційного капіталу. Обґрунтовано необхідність створення кластерних об'єднань з метою підвищення конкурентоспроможності регіону. Розроблено етапи формування кластерів на території регіону.

Прагнення України вступити до Світової організації торгівлі вимагає формування її конкурентоспроможності на макро-, мезо- і мікрорівнях. Сучасні умови світової конкурентоспроможності можуть призвести до інституціонального розриву, коли вимоги іноземного споживача не будуть відповідати умовам і можливостям вітчизняних виробників товарів і послуг, що в свою чергу призведе до низького рівня конкурентоспроможності не тільки певних виробників, а також регіональної та національної конкурентоспроможності.

Прагнення підвищити конкурентоспроможність регіону за рахунок підтримки розвитку окремих підприємств загострює протиріччя між економічною ефективністю розвитку цих підприємств і їх соціальною функцією – забезпечення зайнятості. Залучення кваліфікованої робочої сили, яка в сучасних умовах є дефіцитом, потребує значних темпів підвищення оплати праці, що в свою чергу призведе до зростання витрат виробництва, тому з метою збереження конкурентоспроможності підприємство буде вимушено скорочувати кількість зайнятих.

Практичний досвід свідчить, що підвищення конкурентоспроможності певної території та прорив на світовий ринок не в змозі забезпечити окремий товар чи галузь, це можливо лише за умови створення міжгалузевого комплексу – кластеру, орієнтованого на максимально можливе використання конкурентних переваг сумісного економічного потенціалу підприємств і організацій, що кооперуються з метою взаємної підтримки і координації.

Визначення кластеру та дослідження особливостей його формування знайшли своє відображення як на національному, так і на світовому рівні в роботах вчених економістів [1-5].

Метою даної роботи є обґрунтування необхідності створення кластерних об'єднань для підвищення конкурентоспроможності регіону та розробити етапи формування кластерів на певній території.

В основу розвитку кластеризації економіки як фактору підвищення конкурентоспроможності регіону покладено роботи М.Портера, який визначив кластер як “сконцентровані за географічними ознаками групи взаємопов’язаних компаній, спеціалізованих постачальників та постачальників послуг, фірм у відповідних галузях, розробників технологій і ноу-хау (університетів, науково-дослідних інститутів, інжинірингових центрів), а також пов’язаних з їх діяльністю організацій (агенцій із стандартизації, торговельних об’єднань, брокерів, консультантів) у певних галузях, що конкурують, але разом з тим ведуть спільну роботу” [6, с.206].

В основу функціонування кластерного об’єднання покладено ромб М.Портера (модель “Даймонд”) [5]. Комплекс взаємодій в середині ромбу вказує на взаємозалежність всіх його складових, які доповнюючи один одного забезпечують ефективність кластеру.

Досвід розвинутих країн свідчить, що кластерна структуризація економіки позитивно впливає на реалізацію конкурентних переваг будь-якої території.

Правомірно стверджувати, що в основі формування конкурентоспроможності регіону лежить забезпечення ефективності функціонування на його території виробничого, торговельного, людського, інноваційного, інвестиційного капіталу. В контексті даної тези слід зазначити, що використання кластерів як форми співпраці підприємств та організацій регіону дасть можливість:

1. Підвищити ефективність формування виробничого капіталу за рахунок:

- прискорення оновлення основних засобів;
- розвитку нових видів діяльності, які збільшують можливості кластеру;
- підвищення продуктивності за допомогою прискорення інновацій в технологічній і організаційній сферах;
- зниження вартості послуг, здійснюваних між партнерами.

2. Підвищити ефективність формування торговельного капіталу за рахунок:

- стабільності зв’язків між учасниками кластеру, що підвищує конкурентоспроможність продукції та об’єктивно полегшує можливість виходу вітчизняних товаровиробників на внутрішні та зовнішні ринки збуту своєї продукції;
- формування експортних ніш на світовому ринку;
- створення нових видів продукції;
- гнучкого пристосування до змінних умов ринкового попиту.

3. Підвищити ефективність формування людського капіталу за рахунок:

- створення додаткових можливостей для підготовки нових кваліфікованих робітників та підвищення кваліфікації вже працюючих;
- виникнення нових робочих місць, у тому числі для фахівців з управління кластерами;
- можливості перерозподілу кваліфікованих кадрів між учасниками кластерного об'єднання;
- входження до складу будь-якого кластеру соціальної інфраструктури однією з функцій якої є обслуговування робітників-членів кластеру, що значно підвищує якість їх життя і відповідно продуктивність праці.

4. Підвищити ефективність формування інноваційного капіталу за рахунок:

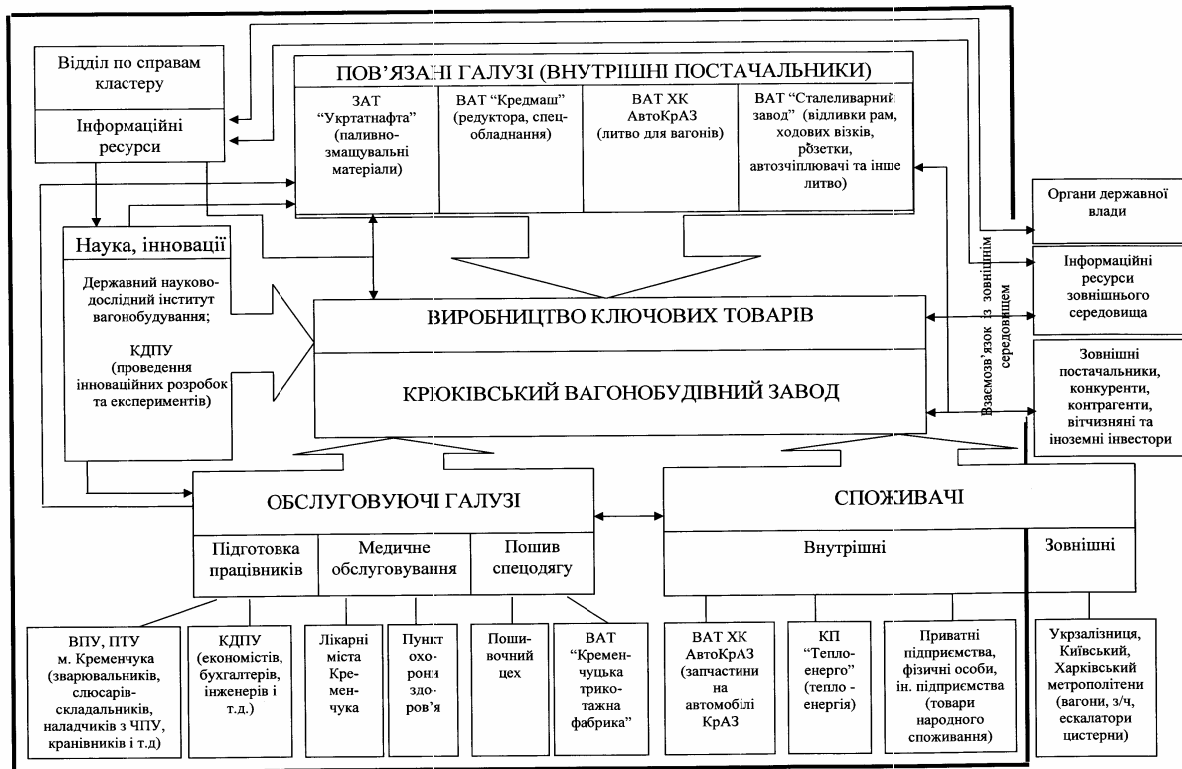
- включення до складу кластеру науково-дослідних лабораторій, інноваційних установ, університетів, науково-дослідних інститутів;
- підтримки наукових розробок в середині кластеру;
- стимулювання зв'язку “економіка-наука-продукція”;
- можливості обміну “ноу-хау” та технологічними розробками між членами кластеру;
- отримання додаткових коштів для інвестування в різноманітні науково-технологічні проекти.

5. Підвищити ефективність формування інвестиційного капіталу за рахунок:

- підвищення можливості протистояти впливу зовнішніх факторів і зниження ризиків для вітчизняних та іноземних інвесторів;
- отримання доступу до участі у інвестиційних програмах уряду;
- можливості входження кластера до глобальної мережі ТНК, здатних забезпечити приплив іноземних інвестицій у структурну перебудову виробництва;
- створення іміджу довгострокового та ефективного об'єднання привабливого для вітчизняних та іноземних інвесторів.

У регіонах України існують належні умови для створення та розвитку кластерів, у першу чергу, в пріоритетних для них галузях. Так, в Полтавському регіоні можна створити кластер у галузі машинобудування (ядром кластеру буде “Крюківський вагонобудівний завод”). Структуру запропонованого кластеру представлено на рисунку.

Діяльність машинобудівного кластеру в Полтавському регіоні сприятиме більш ефективному використанню потужностей підпри-



Структура кластеру машинобудівної промисловості в Полтавському регіоні

емств-учасників, росту продуктивності, зменшенню витрат і росту прибутків, що прискорить інтенсивність інвестицій в інноваційні розробки, залученню вітчизняних та іноземних інвесторів і виходу на світовий ринок з сильною конкурентоспроможною продукцією. Ці зміни сприятимуть підвищенню конкурентоспроможності не тільки кластерного об'єднання, а й регіону в цілому.

Таким чином, в ринкових умовах кластери є прогресивним напрямом формування конкурентоспроможності регіону за рахунок підвищення ефективності реалізації конкурентних (галузевих) переваг території через мінімізацію видатків у порівняно подібних галузях. Основними позитивними якостями кластерів є швидкий темп пристосування до постійно змінюваних ринкових умов, високий рівень інноваційного розвитку, підвищення ефективності внутрішньої і зовнішньої конкуренції, отримання додаткових можливостей для залучення вітчизняних та іноземних інвестицій.

1. Мингалева Ж., Ткачева С. Кластеры и формирование структуры региона // МЭ и МО. – 2000. – №4. – С.19-25.
2. Войнаренко М. Концепція кластерів до відродження виробництва на регіональному рівні // Економіст. – 2000. – №1. – С.36-39.
3. Европейский Союз. Консолидированные договоры. – К.: Port-Royal, 1999. – 206 с.
4. Hardy S., Hart M., Albrechts L., Katos S. An Englarger Europe: Regions in Competition? – L., 1995. – 342 p.
5. Филиппов П. Кластеры конкурентоспособности // Эксперт. Северо-Запад. – 2003. – №43. – С.16-19.
6. Портер М. Конкуренция. – М.: Вильямс, 2000. – 495 с.

Отримано 15.08.2006

УДК 658.5.014.1 : 656.2.078

О.М. ЧЕРЕВАТЕНКО

Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ВІДНОСИН ВЛАСНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ

Розглядаються питання відносин власності на транспорті як складовій галузі світового господарства. Визначено основні тенденції реформування і відповідного формування співвідношення форм власності на транспорті.

До 80-х років ХХ ст. у всьому світі транспорт був однією з галузей народного господарства, що найбільше регулювалась державою. Практично у всіх країнах світу переважала державна власність у сфері транспорту. Панування концепції суспільного споживання через державне регулювання призвело до різкого зменшення частки залізничних перевезень в транспортних послугах, важкого фінансового стану заліз-